

5a. sesión

Miércoles 17 de julio de 1974, a las 10.40 horas

Presidente: Sr. A. YANKOV (Bulgaria).

Preservación del medio marino (continuación)

[Tema 12 del programa]

1. El Sr. HARRISON (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura) señala que el derecho del mar debe formularse en el contexto de la cultura humana, las aspiraciones humanas y, en particular, el medio natural, y la UNESCO está en una posición privilegiada para proporcionar asistencia, asesoramiento o información acerca del medio marino, ya sea a solicitud de los Estados miembros interesados o mediante programas de cooperación, así como para ayudar a los Estados miembros a formar y capacitar a sus propios especialistas.
2. El medio ambiente, incluido el medio marino, es un sistema sumamente complejo y dinámico que responde a procesos físicos, químicos, biológicos y geológicos. En los últimos 30 años se ha realizado una intensa investigación sobre la estructura básica de esos procesos, investigación en la cual la UNESCO ha desempeñado un papel significativo. El medio es el resultado de la suma total de los procesos básicos y sus interacciones, cuya intensidad varía en el tiempo y en el espacio. Por ello, a menudo son necesarios estudios locales detallados para comprender problemas específicos del medio. Además, toda actividad humana sobre el medio lo cambia, a veces drásticamente y repentinamente, pero más a menudo en forma gradual, si bien con efectos acumulativos igualmente graves. En consecuencia, la utilización del mar debe ser planificada, controlada y vigilada cuidadosamente.
3. Los recursos biológicos y minerales del mar, así como la estructura de los fondos marinos, son el resultado de procesos naturales de larga duración. Si se ignora esta circunstancia, el derecho del mar será más débil y difícil de aplicar.
4. En la formulación del derecho del mar entran en juego consideraciones culturales, que a su vez se ven influenciadas por la naturaleza del medio. El derecho del mar debe servir a los objetivos éticos de la supervivencia humana, la mejor calidad de la vida para el individuo y la evolución de la cultura. A la vez, debe ser lo suficientemente flexible para reconocer los cambios inevitables que ocurren en el medio por causas naturales.
5. La UNESCO cumple una función esencial en la difusión de información y en la organización de la cooperación internacional respecto de las ciencias del mar, y puede proporcionar servicios de expertos en cuestiones científicas del medio marino. Por su carácter educacional, científico y cultural, la UNESCO puede también prestar asistencia respecto de las consecuencias sociales y culturales de las propuestas jurídicas.
6. En resumen, la UNESCO lleva a cabo programas sobre el medio marino relacionado con sus otros programas de cooperación científica. Ayuda a los países a desarrollar políticas y planes científicos globales en los cuales las ciencias marinas ocupan un lugar importante. Tiene también programas de educación y formación, y un programa fundamental relacionado con las repercusiones que tiene sobre la sociedad el progreso científico y tecnológico e, inversamente,

los efectos que tiene la sociedad sobre la ciencia y la tecnología. Además, preocupa a la UNESCO la calidad de la vida, el desarrollo cultural y social y los derechos humanos, todo lo cual debe ser tenido en cuenta por el derecho del mar para que éste sea eficaz.

7. El Sr. DELIN (Suecia) dice que su delegación considera muy importante que la Conferencia adopte decisiones positivas con respecto a la protección del medio marino. Al respecto, comparte totalmente las opiniones expresadas por el Sr. Strong, Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, en su declaración en la 31a. sesión plenaria.

8. A su juicio, la mejor forma de hacerlo es mediante la aprobación de una convención que contenga normas y principios básicos sobre las obligaciones de los Estados de preservar el medio marino. Se dejaría así a las organizaciones internacionales competentes, tales como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la tarea de elaborar disposiciones detalladas.

9. Con respecto a los textos presentados a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Océánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional, la delegación de Suecia acepta el proyecto de artículo sobre obligaciones básicas; también apoya, en principio, el artículo sobre obligaciones especiales, con ciertas reservas sobre algunos detalles.

10. En relación con las obligaciones especiales, observa el orador que en los proyectos de artículo presentados a la Comisión de fondos marinos se usa frecuentemente la palabra "normas". La delegación de Suecia no quisiera que se utilizara esa palabra si por ella se entendiera, por ejemplo, niveles máximos permitidos de contaminación, ya que es imposible establecer tales niveles máximos para zonas amplias debido a la diversa capacidad del agua de mar para descomponer materiales diferentes. Si en cambio se conviene en que la expresión "normas" tiene el significado de "reglamentaciones" o "disposiciones", la considera aceptable.

11. También puede aceptar el proyecto de artículo relativo a la transferencia de perjuicios o peligros de una zona a otra y el artículo sobre cooperación en los planes mundial y regional.

12. A juicio de la delegación de Suecia, el proyecto de artículo sobre vigilancia debe complementarse con una disposición en el sentido de que, normalmente, un Estado ribereño no debe denegar el permiso para llevar a cabo en sus aguas territoriales las observaciones y mediciones mencionadas en el artículo.

13. Con respecto a las fuentes de contaminación marina de origen terrestre, apoya la variante A contenida en la sección I que figura en la página 102 del documento A/9021 (vol. I y Corr. I). En cuanto a la cuestión de las normas relativas a las fuentes de contaminación de los mares de origen marino, favorece las disposiciones que coincidan fundamentalmente con la variante B contenida en la sección II que figura en la misma página del mencionado documento. Finalmente, en lo que respecta a las normas relativas a la contaminación causada por buques, apoyará un texto que disponga que los Estados, por conducto de la organización internacional competente, establecerán normas internacionales para la prevención de la contaminación causada por buques, incluidas normas especiales para aquellas zonas cuyas características ecológicas requieran una reglamentación más estricta.

14. En cuanto a la competencia de los Estados para establecer normas sobre protección del medio marino más allá de sus costas, la delegación de Suecia comprende la posición de los Estados ribereños que pretenden proteger el medio marino mediante normas unilaterales. Por otra parte, es muy

comprensible también el deseo de las naciones que tienen grandes flotas mercantes de que las normas que afectan el transporte por mar sean aprobadas internacionalmente, al igual que las normas relativas a la seguridad y a la navegación. Una solución intermedia podría ser la inclusión en la convención de una disposición que estableciera "zonas especiales" en caso de que existan determinadas condiciones oceanográficas y ecológicas en ciertas partes del mar, concepto ya aceptado en el Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, de la OCMI. En tal caso, el Estado ribereño que considere que su situación justifica el establecimiento de una zona especial podría notificar al respecto a la organización internacional competente y presentar una propuesta de normas especiales de aplicación en la zona. Dicha organización internacional podría entonces examinar si sería posible crear una zona especial de conformidad con la convención y, en caso afirmativo, examinar las reglas propuestas y aprobarlas antes de su entrada en vigor. No obstante, las normas propuestas sobre vertimiento, navegación, cargas peligrosas, etc., relacionadas con la explotación de los buques podrían entrar en vigor tan pronto como la organización competente hubiera aprobado el establecimiento de la zona especial.

15. En cuanto a las medidas de aplicación, la delegación de Suecia considera que, además del Estado del pabellón, tanto el Estado ribereño como el Estado del puerto tendrán derecho a tomar medidas contra los buques que hayan violado normas internacionalmente aprobadas relativas al medio

16. Con respecto a la responsabilidad y la indemnización, ha de subrayarse el carácter especial de los daños de que se trate. Los daños al medio marino muchas veces no perjudican a una persona determinada. Así, puede decirse que la contaminación de la alta mar perjudica a toda la humanidad. A menudo es muy difícil probar la relación causal entre determinada actividad y los perjuicios que ocasiona o estimar el monto de éstos en dinero. Por estas razones, es evidente que la doctrina tradicional de la indemnización por daños y perjuicios no permite resolver adecuadamente las cuestiones relativas a la indemnización por daños causados al medio marino, cuestión ésta que debe ser estudiada más a fondo de lo que puede hacerlo la Comisión.

17. La convención podría estipular que los Estados aprueben leyes nacionales que se ajusten a sus principios básicos. Si un Estado no observa esto ni asegura el cumplimiento de las normas, será culpable de los daños ocasionados por la contaminación causada a las zonas bajo la jurisdicción de otro Estado. Además, debe disponerse que un ciudadano extranjero en un Estado contratante tendrá los mismos recursos legales y el mismo derecho a la indemnización que un ciudadano de ese Estado, aun si los daños se hubieran producido fuera de su territorio. Finalmente, la convención debe establecer que los Estados están obligados a desarrollar el derecho internacional relativo a la responsabilidad y la indemnización por contaminación marina dentro y fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Una posible solución futura podría ser el establecimiento de un fondo internacional para indemnización por daños.

18. Como la delegación sueca considera fundamental que la Conferencia llegue a un acuerdo sobre las normas relativas a la protección del medio marino, está dispuesta a demostrar flexibilidad para contribuir al logro de una solución común.

19. El Sr. KHARAS (Pakistán), tras destacar que el mar es una parte importante del medio humano, dice que los problemas ambientales terrestres tienen su origen en las deficientes condiciones económicas y sociales de los países en desarrollo y que estos países, de recursos limitados, dirigen su atención a los inmensos recursos que les ofrece el mar para superar esas condiciones. Los modernos adelantos tecnológicos han hecho posible aprovechar esos recursos,

pero el ambicioso deseo de explotarlos rápidamente ha provocado la contaminación del mar y daños irreversibles a sus recursos vivos.

20. La flota mercante mundial ha crecido considerablemente en número y tamaño, y han aumentado espectacularmente los riesgos de accidentes y de contaminación. Ello, unido a las fuentes terrestres de contaminación marina, que son las más importantes, contribuye a bosquejar un inquietante panorama. La protección del medio marino se ha convertido en un asunto de la mayor urgencia que exige soluciones tanto en el plano nacional como en el internacional.

21. Su delegación se adhiere plenamente a la Declaración de Santo Domingo¹, de 1972, en que se reconoce el deber de cada Estado de abstenerse de cualquier acto que pueda causar la contaminación del mar y de los fondos marinos, dentro o fuera de su jurisdicción respectiva. También se adhiere a la Declaración de la Organización de la Unidad Africana (A/CONF.62/33), en que se confiere a cada Estado el derecho a administrar sus recursos y se impone la obligación de prevenir y combatir la contaminación del medio marino. Asimismo, se adhiere a los principios de la Declaración de Estocolmo² en lo referente a los derechos y deberes de los Estados con respecto al medio, incluido el medio marino.

22. Se reconoce el derecho soberano de todos los Estados a explorar y explotar los recursos vivos y no vivos de sus aguas territoriales y se espera que, en virtud de la nueva convención, se extienda a la denominada zona económica este derecho, así como la jurisdicción del Estado ribereño a efectos de la preservación del medio marino en dicha zona. A este respecto, la delegación de Pakistán cree que, aunque deben elaborarse normas internacionales, su aprobación y aplicación debe corresponder al Estado ribereño dentro de su jurisdicción nacional, teniendo en cuenta factores tales como la capacidad tecnológica, los recursos económicos, etc., de los Estados interesados, así como sus condiciones ecológicas y geográficas.

23. La Autoridad internacional de los fondos marinos que ha de establecerse en virtud de la futura convención debe tener a su cargo la prevención de la contaminación y la preservación del medio marino en la zona internacional, y debe también facilitar la asistencia técnica necesaria a los Estados ribereños para la adaptación y aplicación de las normas internacionales en la zona de su jurisdicción.

24. Su delegación cree firmemente que existen varias lagunas, que es preciso cubrir, en las Convenciones actualmente en vigor sobre la prevención de la contaminación marina. El orador elogia el papel de supervisión y vigilancia de la OCMÍ en cuanto a evitar los accidentes de los buques y prevenir la contaminación y confía en que, a fines del presente decenio, la OCMÍ, con la cooperación activa de los gobiernos y otros organismos internacionales, pueda eliminar la contaminación causada por la descarga intencional de hidrocarburos en el mar.

25. Pakistán, cuyo único puerto importante es Karachi, no sabría determinar la magnitud de su problema de contaminación. No obstante, ciertos estudios e investigaciones realizados durante los últimos diez años en la cercanía de sus costas han probado una rápida disminución del camarón, crustáceo que constituye una fuente importante de divisas para el Pakistán. Su Gobierno, consciente del problema, está tomando medidas al respecto pero carece de información adecuada acerca del estado de sus aguas terri-

toriales, por lo que considera preciso mejorar el conocimiento fragmentario que se tiene de las fuentes de contaminación, los agentes contaminantes que se vierten en el mar, etc. Como posiblemente otros países en desarrollo se encontrarán en la misma situación, se impone adoptar un sistema para supervisar dicha información con base regional y global y el representante de Pakistán acoge con agrado la noticia de que el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente ya ha iniciado actividades al respecto. Confía que, en virtud de la nueva convención, se suministrarán a los países en desarrollo todos los datos y la tecnología necesarios para combatir la contaminación marina de modo efectivo. A este respecto, es igualmente importante la capacitación adecuada de personal de los países en desarrollo.

26. El Sr. HASSAN (Sudán) recuerda que su delegación participó activamente desde el principio en los trabajos de la Comisión de fondos marinos y en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano. En la actualidad, se trata de dar eficacia a los principios y recomendaciones relativos al medio marino formulados en dicha Conferencia como parte del proceso de desarrollo progresivo del derecho del mar.

27. La eficaz contribución de los países en desarrollo a la Conferencia de Estocolmo desmintió el mito, difundido con anterioridad a la Conferencia, de que los países en desarrollo adoptarían una actitud de indiferencia con respecto a las cuestiones ambientales por considerarlas preocupaciones exclusivas de los países ricos monopolizadores del mar y los océanos. Los países en desarrollo, a la vez que aceptan su parte de responsabilidad en la preservación y mejoramiento del medio marino, están comprometidos en el proceso de desarrollo y mejoramiento de las condiciones de vida de sus pueblos. Estos dos objetivos no son necesariamente opuestos, sino que, en realidad, son perfectamente compatibles. La soberanía de un Estado sobre sus recursos naturales, en la zona marítima o terrestre dentro de su jurisdicción, es uno de los derechos solemnemente consagrados en la Carta. La prevención de la contaminación del mar y el mantenimiento del equilibrio del medio marino son perfectamente compatibles con los objetivos de desarrollo.

28. Su país está dispuesto a asumir las responsabilidades y obligaciones necesarias para prevenir la destrucción de sus recursos biológicos y destina considerables recursos a este fin, ya que el Mar Rojo, debido a su condición de mar cerrado, es una de las rutas más importantes de los tanques y el comercio marítimo en contenedores, y sus costas están expuestas más que ninguna otra zona marítima al vertimiento de hidrocarburos, intencional o no. Su país tiene la intención de explotar, haciendo uso de los adelantos más modernos de la ciencia y la tecnología, los minerales que se encuentran en el fondo de sus aguas jurisdiccionales, ejerciendo su soberanía sobre los recursos naturales de conformidad con sus objetivos declarados de desarrollo y bienestar. A este respecto, su país observará su obligación de no contaminar las aguas y respetará los reglamentos nacionales e internacionales que se establezcan al respecto.

29. Las preocupaciones ecológicas movieron a su país a presentar, en el vigésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General, la que resultó resolución 3000 (XXVII) relativa a las medidas para mejorar el medio humano, que no recibió votos en contra y que es una de las resoluciones de la Asamblea más citadas cuando se habla de la materia. Esencialmente, en dicha resolución se pedía que se garantizara una relación compatible entre los programas ambientales y la aplicación de la ciencia y tecnología modernas.

30. Su delegación se muestra optimista y cree que, con la cooperación de todos, podrá llegarse a un acuerdo.

31. El Sr. NITTI (Italia) dice que los problemas de la contaminación afectan por igual a todos los países y debe

¹ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 21 y corrección, anexo I, secc.2.

² Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, Estocolmo, 5 a 16 de junio de 1972 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.II.A.14), cap. I.

buscárseles una solución que satisfaga los intereses y preocupaciones de todos los Estados. La posición de su delegación puede concretarse en los siguientes principios y elementos. En primer lugar, las reglamentaciones y normas relativas a la prevención de la contaminación por buques deben acordarse internacionalmente, dentro del marco de organizaciones internacionales adecuadas y en especial de la OCMI. En segundo lugar, la aplicación de dichas reglamentaciones debe continuar siendo de la competencia del Estado del pabellón, en especial en lo que se refiere al diseño, construcción y aparejamiento de los buques. A este respecto se ha argumentado que se produce un vacío cuando el Estado del pabellón no puede o no quiere aplicar sus propias normas. No obstante, esto no depende necesariamente de cuál sea la fuente de las reglamentaciones, ya que las violaciones o la falta de aplicación de las normas jurídicas son perfectamente posibles cualquiera sea dicha fuente. En tercer lugar, su delegación apoya el reconocimiento internacional de la noción de "zonas especiales", que, debido a sus peculiares características, necesitan una protección especial contra las amenazas de la contaminación. El Mediterráneo fue reconocido como una zona especial en la Convención de 1973 de la OCMI. El tratamiento de esta cuestión en el plano internacional es válido y los Estados situados en zonas especiales pueden concertar a su vez acuerdos regionales y subregionales de conformidad con los principios rectores y las normas aprobadas a nivel internacional. Sin embargo, dicho tratamiento no siempre resulta completamente satisfactorio, ya que, por ejemplo, en la Convención de 1973 no se extendió al Mar Mediterráneo la prohibición contra la descarga de ciertos productos nocivos que está prevista en relación con otras zonas. Todo ello no obstante, su delegación tiene la confianza de que tal prohibición se extenderá eventualmente al Mediterráneo, lo cual justificaría su convicción de que es oportuno abordar el problema desde el punto de vista internacional por que Italia siempre ha abogado. En cuarto lugar, las medidas que apliquen los Estados respecto de la contaminación de origen terrestre deben inspirarse en las normas elaboradas a nivel internacional, y, a ser posible, también a nivel regional.

32. El Sr. ODA (Japón) dice que la comunidad internacional, tras haber conocido que es menester preservar al medio marino de un mayor deterioro, tiene ahora conciencia de la necesidad de llegar a un acuerdo de alcance mundial sobre el control de la contaminación del mar. La principal fuente de esta contaminación es de origen terrestre e incluye la descarga en el mar de desechos industriales y agrícolas y de aguas servidas. Si bien el control de esta contaminación debería depender de la legislación y de las medidas administrativas que aplique cada nación, el derecho internacional tampoco puede ignorar sus efectos adversos. Por consiguiente, toda nación debe prevenir la contaminación que pueda afectar las zonas del mar fuera de su jurisdicción y perjudicar los intereses legítimos de otras naciones. Este principio también fue recogido en la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, en la que, además, se prevé que los Estados, por conducto de organizaciones internacionales competentes, fijen normas ambientales que sirvan de base para las medidas que elaboren.

33. La exploración y explotación de los fondos marinos no causan problemas de contaminación significativos cuando se realizan y controlan adecuadamente. Sin embargo, debido al número cada vez mayor de perforaciones en busca de petróleo o gas, es inevitable que aumenten los riesgos de contaminación. Las consecuencias jurídicas de esta contaminación son análogas a las derivadas de la contaminación procedente de fuentes terrestres. A este respecto, la delegación del Japón estima que las organizaciones internacionales apropiadas, como la OCMI o la propuesta Autoridad de

los fondos marinos, deberían fijar normas mínimas para prevenir este tipo de contaminación dentro de las zonas costeras de los fondos marinos. Tales normas deberían referirse, entre otras cosas, al diseño, la resistencia y la estabilidad de las estructuras de las instalaciones en alta mar. Por su parte, competiría a los Estados ribereños imponer normas más severas sobre explotación de recursos de los fondos marinos en sus zonas costeras.

34. Cabe prever asimismo que continúe aumentando el vertimiento en los océanos de desechos de origen terrestre, incluidos los materiales radiactivos y las materias químicas altamente tóxicas. Por ello, la delegación del Japón tiene la esperanza de que, a la mayor brevedad, un gran número de países se adhiera al Convenio de Londres de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, que prohíbe terminantemente el vertimiento de las sustancias más peligrosas y somete a un sistema regulador el vertimiento de otros desechos. También hay que tener en cuenta la posibilidad de que las condiciones naturales de algunas zonas requieran normas más severas en esta materia, las cuales, de ser aprobadas por alguna organización internacional competente como la OCMI, se aplicarían a los buques de todas las naciones.

35. La fuente más importante de contaminación por los buques es la descarga de hidrocarburos o mezclas de éstos en el mar. La Convención internacional para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos concertada en Londres en 1954, no ha logrado eliminar totalmente la descarga intencional de estas sustancias. Por ello, en 1969 la OCMI aprobó amplias enmiendas que, una vez puestas en vigor, deberían conducir al logro de ese objetivo. Además, en 1973 la OCMI adoptó el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, que prácticamente tiene en cuenta a todos los agentes contaminantes. Sin embargo, a juicio de la delegación del Japón se requerirían otros arreglos regionales, que contengan normas mucho más severas, para regular la descarga o el vertimiento de agentes contaminantes nocivos en algunas zonas vulnerables desde el punto de vista ecológico o biológico.

36. La adopción de normas, por otra parte, plantea el problema de asegurar su cumplimiento. A menudo se ha considerado la cuestión de si el criterio del Estado del pabellón constituye una solución factible y apropiada de este problema. Ante la disyuntiva planteada por la tradicional libertad de navegación, por una parte, y la aplicación de medidas de control por los Estados ribereños, por la otra, la delegación del Japón estima que el tradicional principio del Estado del pabellón debería servir de base para hacer cumplir las normas sobre el control de la contaminación. No obstante, desea destacar, en primer lugar, que para mantener ese principio el Estado del pabellón se debe encargar de que sus buques cumplan las normas internacionales en materia de diseño, equipo, construcción y dotación, así como en relación con el vertimiento y la descarga de agentes contaminantes. En segundo lugar, la inspección que efectúen las autoridades competentes cuando los buques entren al puerto constituiría una medida eficaz para prevenir toda violación de las normas internacionales en esta materia. El Estado del pabellón utilizaría el informe que presenten dichas autoridades para adoptar las medidas administrativas o judiciales necesarias contra los buques que hubiesen violado las normas. En tercer lugar, teniendo en cuenta que en muchos casos no es el Estado del pabellón el que más se ve perjudicado, sería apropiado dar ciertas facultades coercitivas al Estado ribereño para los casos en que un buque haya descargado o vertido materias contaminantes en zonas cercanas a sus costas. En consecuencia, hay que tener presentes dos objetivos fundamentales. Por una parte, el de proteger eficaz y adecuadamente el medio marino de la contaminación, para lo cual tal vez el Estado ribereño esté en mejores condiciones de

hacer cumplir las normas pertinentes, y, por la otra, el de asegurar que la intervención del Estado ribereño no perjudique el interés más amplio de la comunidad internacional en la libertad de navegación del tráfico marítimo.

37. El Sr. MINTZ (Israel) dice que su país tiene doble interés como Estado ribereño en proteger sus costas y mares de la contaminación y como Estado con comercio marítimo en proteger el tráfico marítimo. Por esta razón, su delegación considera que la distinción que se hace entre un Estado ribereño y una nación marítima es algo artificial, sobre todo si se tiene en cuenta la tendencia de los Estados hacia el desarrollo de su propia industria naviera. A fin de conciliar estos dos intereses, se deben plantear interrogantes prácticos, a saber, cómo inducir a las industrias navieras para que eviten la contaminación y de qué modo los gobiernos pueden hacerlo.

38. El primer asunto que se debe considerar es el de formular una legislación adecuada. El orador comunica que Israel ha promulgado leyes contra la contaminación que aumentan sustancialmente las sanciones por el vertimiento de hidrocarburos en el mar, y considera que la Conferencia debería dar un paso constructivo mediante la aprobación de una resolución que exhortase a todos los Estados a examinar y, en caso necesario, a mejorar su legislación sobre el tema.

39. Una segunda cuestión de carácter práctico es la de asegurar un enjuiciamiento rápido de los responsables. En Israel, el Ministerio de Transportes, que tiene jurisdicción en esta materia, ha iniciado juicios recientemente contra varios dueños y capitanes de buques acusados de causar contaminación y ha solicitado la rápida audiencia de los casos.

40. Un tercer asunto que se debe considerar es el de la presentación de pruebas de testigos que no se encuentran en el país, así como el problema de las infracciones cometidas en el exterior. Israel está considerando la posibilidad de presentar al Parlamento un proyecto de ley que autorizaría a los tribunales a aceptar pruebas documentales presentadas por las autoridades extranjeras apropiadas, relativas a contravenciones cometidas por buques de Israel en las cercanías de sus costas. Israel esperaría que otros gobiernos, en condiciones de reciprocidad, procesasen a sus buques al recibir una prueba similar por escrito de las autoridades israelíes con referencia a las contravenciones de contaminación cometidas por sus barcos en las cercanías de las costas israelíes. Esto facilitaría el procesamiento eficaz por el Estado del pabellón, como lo acaba de sugerir el representante del Japón.

41. Estas cuestiones también podrían ser objeto de una resolución de la Conferencia, por la cual se podría encargar a la OCMI, que tiene una considerable experiencia en la materia, que elaborase normas para facilitar el enjuiciamiento de los responsables. Además, se podría encargar a la OCMI que considerase la propuesta hecha por la delegación de Noruega, en la 25a. sesión plenaria de la Conferencia, en virtud de la cual los Estados establecerían un plan de seguros obligatorios que cubrirían los daños causados por sus buques al navegar por las aguas de un Estado extranjero, librando así a este último y a sus nacionales de la necesidad de probar la culpa, la negligencia y responsabilidad del buque contaminador, así como de la pesada carga de demandar ante tribunales extranjeros. Para ello se podría ampliar el alcance del Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación, concertado en Bruselas en 1971, o elaborar un convenio análogo.

42. El Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques entrará en vigor probablemente para 1977; hasta esa fecha, los Estados que bordean los mares definidos como zonas especiales deberán facilitar instalaciones de recepción para los buques que recalen en sus

puertos. Los gobiernos aquí reunidos no podrían reclamar contra los dueños de buques a menos que cumplan con las obligaciones que les han sido impuestas. Israel está adoptando las medidas necesarias para preparar dichas instalaciones dentro del plazo establecido por el Convenio. El Gobierno israelí espera que todos los Estados interesados compartan la misma actitud. El orador es de opinión que una resolución de la Conferencia sobre este asunto sería asimismo constructiva.

43. El Sr. Mintz se refiere a la declaración de la delegación de Finlandia en la sesión anterior, respecto de las disposiciones de la Convención sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico, concertada en Helsinki en 1974, concertado entre los Estados bálticos, y considera que las disposiciones de dicho Convenio podrían servir de guía en otras zonas especiales como el Mediterráneo, una vez que fuesen revisadas por los expertos. Un primer paso en este sentido ha sido la reunión de la FAO celebrada en Roma por los Estados mediterráneos para estudiar la cuestión de la protección de los recursos pesqueros y biológicos, y la Conferencia interparlamentaria de Estados ribereños del Mar Mediterráneo sobre el control de la contaminación, celebrada en abril de 1974. De la misma manera que Israel cooperó con otros Estados mediterráneos en estas dos reuniones para preservar el medio marino del Mediterráneo, el orador expresa que su Gobierno está dispuesto a cooperar en todos los asuntos que surjan de la Convención de 1973.

44. El Sr. MANSFIELD (Nueva Zelanda) dice que, por estar aislada del resto del mundo, Nueva Zelanda está protegida contra ciertas formas de contaminación marina. Además, el tráfico marítimo que podría producir contaminación alrededor de sus costas es bastante limitado. Sin embargo, Nueva Zelanda tiene una costa extendida, un amplio margen continental, condiciones climáticas frecuentemente adversas y estrechos peligrosos, factores todos que hacen al país particularmente vulnerable a la contaminación, especialmente la causada por el petróleo de los buques. Por esa razón, Nueva Zelanda tratará de que se reconozca el derecho del Estado ribereño a aplicar leyes contra la contaminación a todos los buques en una amplia zona de sus mares adyacentes. Esta posición no presupone en manera alguna que se considere poco importante el establecimiento de normas internacionalmente aprobadas para el control de la contaminación por buques. Por el contrario, esas normas son esenciales para el desarrollo de un enfoque integrado sobre la preservación del medio marino. También es fundamental que dentro de la zona bajo su jurisdicción, esto es, la zona económica, los Estados ribereños mantengan el derecho de aplicar las normas internacionales relativas a la contaminación por buques y, en caso necesario, de aplicar normas adicionales o complementarias razonables.

45. La economía de Nueva Zelanda depende en gran medida del comercio marítimo y, por lo tanto, de la navegación internacional. En consecuencia, Nueva Zelanda se opondrá a toda propuesta que, a su juicio, pueda interrumpir y obstaculizar la navegación internacional. El poder del Estado ribereño debe ser de carácter residual solamente. Su delegación está dispuesta a examinar las formas y las circunstancias en que pueda ejercerse razonablemente dicho poder a fin de establecer un equilibrio satisfactorio entre el interés del Estado ribereño en proteger su medio marino y los intereses, tanto de los Estados ribereños como de los Estados del pabellón, en asegurar un tráfico marítimo continuo.

46. Igual equilibrio debe lograrse en lo que respecta a la aplicación de las normas relativas a la contaminación por buques. Evidentemente, es el Estado del pabellón quien debe hacer cumplir las normas aplicables. Sin embargo, desde el punto de vista del Estado ribereño, la jurisdicción del Estado del pabellón no es por sí sola suficiente para garantizar el cumplimiento de las normas.

47. Para evitar las dificultades para la rápida aplicación de las normas por parte de un Estado que muchas veces está a gran distancia del lugar en que se ha cometido la infracción, muchos países han reconocido la conveniencia de que el Estado del pabellón y el Estado ribereño compartan la jurisdicción a efectos de la aplicación de las normas.

48. La zona en que el Estado ribereño debe tener derecho a establecer normas complementarias y reprimir las infracciones es la denominada zona económica o mar patrimonial. Nueva Zelandia considera que, dentro de su zona de jurisdicción, el Estado ribereño debe tener tanto derechos como obligaciones. En efecto, tiene la responsabilidad de la explotación racional de los recursos de la zona y, por lo tanto, debe reconocérsele también jurisdicción en lo que respecta a la preservación del medio en el que existen esos recursos. Exhorta, pues, a que la Tercera Comisión tenga en cuenta la relación esencial entre la explotación de los recursos de la zona económica y la prevención de la contaminación.

49. El Sr. PAPAGEORGIOU (Grecia) considera que la Tercera Comisión debe tener en cuenta las conclusiones alcanzadas por la Subcomisión III de la Comisión de Fondos Marinos en lo relativo a las obligaciones básicas de proteger el medio marino, las obligaciones especiales de impedir la contaminación del medio marino, la cooperación en los planos mundial y regional, la asistencia técnica, la vigilancia y las normas, como base para futuras negociaciones, junto con todas las otras propuestas pertinentes presentadas a la Subcomisión III y cualesquiera nuevas propuestas que puedan presentarse en la Conferencia.

50. En cuanto a la organización de los trabajos, considera la delegación de Grecia que deben examinarse inmediatamente las cuestiones respecto de las cuales la Subcomisión III no pudo preparar proyectos de artículos, esto es, definición de la contaminación marina, obligaciones y responsabilidades, medidas coercitivas, inmunidades, libertad de la alta mar, arreglo de controversias, relación con otros tratados o convenciones e instituciones internacionales.

51. Con respecto a la cuestión de las normas, mantiene la opinión de que deben ser internacionales, porque sólo en esa forma se pueden alcanzar los objetivos de la futura convención. Si más adelante un Estado ribereño considera que esas normas internacionales son inadecuadas para aplicarlas a determinada situación, ese Estado puede proponer la aprobación de normas adicionales para enmendar la convención. En cuanto a las medidas coercitivas de aplicación, la delegación de Grecia considera que el Estado del pabellón es quien debe tener la responsabilidad al respecto. En todo caso, puede darse al Estado del puerto y al Estado ribereño la facultad de hacer cumplir las normas internacionales en casos especiales de emergencia o en aquellos casos en que el Estado del pabellón no pueda o no quiera aplicar en un tiempo determinado las normas internacionalmente convenidas. Además, la Conferencia debe adoptar medidas para incluir en la convención disposiciones especiales sobre las medidas de aplicación de las normas internacionales en el Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo y la zona de los "Golfos", que el Convenio de la OCMÍ de 1973 ha caracterizado como "zonas especiales".

52. Considera la delegación de Grecia que, en lugar de dar poder de aplicación de las normas a los Estados ribereños, sería más conveniente decidir exactamente las obligaciones del Estado del pabellón. Como asigna gran importancia a este tema dada su complejidad y repercusiones, proyecta presentar propuestas concretas durante las reuniones oficiosas de la Tercera Comisión.

53. El Sr. FARINHA DA CONCEIÇÃO (Portugal), tras destacar el importante papel que el mar desempeña en la vida económica del país, declara que su delegación opina que se

deben establecer normas internacionales relativas a la preservación del medio marino y que cada país ribereño, inspirándose en dichas normas, tiene derecho a fijar las reglamentaciones que le garanticen un control eficaz sobre las operaciones de cualquier especie que se lleven a cabo en la zona marítima bajo su soberanía y jurisdicción. Su país propugna una amplia colaboración internacional a este fin, incluida una acción concertada de los Estados ribereños vecinos en lo que respecta a problemas concretos de tipo regional.

54. Debido a su situación geográfica, Portugal está más expuesta a sufrir que a provocar la contaminación, pero, sin embargo, acepta las obligaciones de los Estados ribereños por daños causados al medio marino y a terceros Estados, si bien reivindica los derechos que asisten a los países ribereños cuando la contaminación es provocada por otro Estado, sea ribereño o sin litoral.

55. La cooperación internacional y la asistencia técnica para prevenir la contaminación del medio marino deben realizarse entre los Estados, directamente o por conducto de organizaciones internacionales competentes, teniendo en cuenta las posibilidades técnicas y financieras de las partes interesadas. Pero un sistema apropiado de vigilancia para impedir la contaminación marina exige medios y esfuerzos que no están al alcance de los países menos dotados de recursos, por lo que habrá también que prestar la asistencia técnica y de otra índole necesaria a los países en desarrollo.

56. Con respecto a los proyectos de artículos elaborados por la Subcomisión III incluidos en el volumen I del informe de la Comisión de fondos marinos correspondiente a 1973, su delegación opina que sería preciso perfeccionar ciertas variantes en reuniones informales, a fin de conseguir un acuerdo sobre fórmulas de más amplia aceptación.

57. El Sr. KNOKE (República Federal de Alemania) dice que las distintas fuentes de contaminación deben tratarse de modo diferente y someterse a diferentes disposiciones legales. La República Federal de Alemania limita con dos mares, el Mar del Norte y el Mar Báltico, que debido a circunstancias ecológicas y de otra índole están en grave peligro. Por ello, su país ha dado urgente prioridad a la tarea de combatir la contaminación marina y de preservar los recursos del mar y ha participado activamente en todos los esfuerzos internacionales y regionales que se han realizado a este fin, como, por ejemplo, el primer acuerdo regional de cooperación para combatir la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos, denominado Acuerdo de Bonn de 1969, que se realizó a iniciativa del Gobierno de la República Federal de Alemania. En el ámbito de las medidas nacionales, la República Federal de Alemania concede especial importancia a dos problemas: en primer lugar, la reducción y la prevención de la contaminación de origen terrestre, que es la más grave, y, en segundo lugar, la cuestión de la contaminación por buques.

58. Con respecto a la contaminación de origen terrestre, su país apoya sin reservas la recomendación 92 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano³, celebrada en Estocolmo en 1972, en el sentido de que los gobiernos elaboren rápidamente reglamentos nacionales efectivos para combatir la contaminación de origen terrestre, concierten estas medidas sobre una base internacional amplia dentro del contexto de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y coordinen sus medidas a nivel regional.

59. En opinión de su delegación, la principal tarea de la Conferencia con respecto a la preservación del medio marino consiste en mejorar y perfeccionar las convenciones internacionales y regionales sobre la contaminación provocada por buques, concluidas en los últimos años. La República Federal

³ *Ibid.*, cap. II.

de Alemania es un país exportador con gran volumen de comercio exterior, cuyas dos terceras partes se transporta en buques con pabellón extranjero que utilizan numerosos puertos vecinos. Asimismo, cuenta con una importante marina mercante propia. Por consiguiente, no puede aprobar la injerencia injustificada en el comercio marítimo internacional o en la libertad de navegación que constituye la base misma del comercio internacional y, de este modo, concierne a la comunidad de naciones en su conjunto. Debe tratar de buscarse un equilibrio entre las necesidades impuestas por la prevención de la contaminación marina y las exigencias de un comercio marítimo intercontinental sin trabas.

60. Con respecto a la reglamentación necesaria en lo relativo a la contaminación, así como a las zonas de condiciones ecológicas especiales, es evidente que ella debe ser establecida por la comunidad de naciones a través de una organización internacional competente. La delegación de la República Federal de Alemania se compromete a prestar su apoyo en esta labor y a tener en cuenta los intereses de los Estados ribereños de zonas en condiciones ecológicas especiales, considerándolos de carácter especial.

61. Con respecto a las medidas de aplicación, la República Federal de Alemania está convencida de que el Estado del pabellón es el que se encuentra en mejores condiciones de asegurar el cumplimiento de las normas contra la contaminación, dado que es dicho Estado el que, al conceder el derecho a enarbolar su pabellón, decide si un buque puede dedicarse a actividades comerciales; sin embargo, en vista de que la experiencia ha demostrado que no todos los Estados del pabellón han desempeñado del mismo modo sus deberes reguladores, apoyará todos los esfuerzos para introducir medidas complementarias en esta materia. Con respecto a la protección del medio ambiente, la meta principal de la Conferencia debería ser la de reducir al mínimo los riesgos de contaminación intencional o accidental del mar y, por consiguiente, eliminar en la medida de lo posible la necesidad de adoptar medidas después de que se haya producido la contaminación. Con este fin, se podría disponer que el Estado del pabellón denegara a los buques que no cumplieren las reglamentaciones internacionales en materia de construcción, equipo y operación el derecho a enarbolar su pabellón, y se responsabilizase por los casos de contaminación causados por buques a los que hubiese ex-

pedido certificados que indicasen incorrectamente que se ajustaban con las reglamentaciones. Como complemento de estas obligaciones se podría establecer, basándose en el Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del puerto y del Estado ribereño a negar la entrada a sus puertos y el paso por sus aguas costeras a buques que carezcan de esos certificados.

62. Cuando la contaminación del mar sea considerable, los Estados ribereños también podrían ser autorizados, sobre la base del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en los casos de accidente de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969, a efectuar investigaciones preliminares en buques que se encuentren cerca del lugar de la contaminación, cuando ésta se haya producido en partes de la alta mar adyacentes a sus aguas territoriales. Sin embargo, no habría necesidad de conceder al Estado ribereño facultades de investigación exclusiva en una zona concreta del mar. Por el contrario, la concesión de esas facultades y su limitación a zonas particulares facilitaría las investigaciones y proporcionaría un incentivo para la creación de sistemas de inspección cooperativa de carácter regional o bilateral. Además, las facultades reguladoras podrían ser complementadas por la concesión al Estado ribereño investigador de la facultad de enjuiciamiento para los casos en que, pese a que se hayan comprobado violaciones, el Estado del pabellón no inicie procedimientos.

63. En cuanto a la cuestión del vertimiento en los océanos, que, a juicio de la delegación de la República Federal de Alemania, encierra un peligro mucho mayor para el medio marino que la contaminación causada por los buques, se podrían conceder derechos mucho más amplios a los Estados ribereños para el control de las actividades del vertimiento autorizadas, así como para el enjuiciamiento de los responsables de actividades ilícitas de vertimiento. Por estas razones, la República Federal de Alemania está dispuesta, en principio, a conceder a los Estados ribereños facultades en materia de la inspección en el lugar en que se produzcan violaciones de reglamentaciones internacionales sobre vertimiento.

Se levanta la sesión a las 13 horas.